

## РЕШЕНИЕ НА СЪДА

16 юли 1992 година\*

„Допускане на превозвачи, установени извън държава-членка да извършват национален автомобилен превоз на товари”

По дело С-65/90

**Европейският парламент**, за който се явява г-н Jorge Campinos, юрисконсулт, подпомаган от г-н Roland Bieber, правен съветник и г-н Johann Schoo, член на правната служба, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург в генералния секретариат на Европейския парламент, Kirchberg,

ищец,

срещу

**Съвета на Европейските общности**, за който се явяват г-н Jean-Claude Piris, юрисконсулт и г-жа Jill Aussant, член на правната служба, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург при г-н Xavier Herlin, заместник-директор на дирекцията по правните въпроси на Европейската инвестиционна банка, 100, boulevard Konrad Adenauer,

ответник,

с предмет иск, предявен съгласно член 173 от Договора за ЕИО и имащ за цел отмяна на Регламент (ЕИО) № 4059/89 на Съвета от 21 декември 1989 г. за условията, при които чуждестранни превозвачи, установени извън държава-членка, могат да извършват национален автомобилен превоз на товари в тази държава-членка (ОВ L 390, стр. 3),

СЪДЪТ,

в състав: г-н O. Due, председател, г-н R. Joliet, г-н F. A. Schockweiler, г-н F. Grévisse и г-н P. J. G. Картеун, председатели на състав, г-н G. F. Mancini, г-н C. N. Kakouris, г-н J. C. Moitinho de Almeida, г-н G. C. Rodríguez Iglesias, г-н M. Díez de Velasco и г-н M. Zuleeg, съдии,

генерален адвокат: г-н M. Darmon,

секретар: г-н J. A. Ромре, помощник-секретар,

предвид доклада от съдебното заседание,

след като изслуша устните състезания на страните в съдебното заседание от 8 януари 1992 г.,

---

\* Език на производство то: френски.

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 26 февруари 1992 г.,

постанови настоящото

### Решение

1. С искова молба, заведена в секретариата на Съда на 14 март 1990 г., Европейският парламент по силата на член 173 от Договора за ЕИО е поискал отмяната на Регламент (ЕИО) № 4059/89 на Съвета от 21 декември 1989 г. за условията, при които чуждестранни превозвачи, установени извън държава-членка, могат да извършват национален автомобилен превоз на товари в тази държава-членка (ОВ L 390, стр. 3).
2. Този регламент, който се основава на член 75 от Договора за ЕИО, е установил квота за каботаж на Общността, която съдържа 15 000 разрешителни за каботаж за период от два месеца (член 2, параграф 1). Тази квота се разпределя между различните държави-членки по определена формула и всяка година се увеличава, считано от 1 юли 1991 г. като се взема предвид средното развитие на вътрешния автомобилен превоз между държавите-членки (член 2, параграфи 3 и 4). В случай на сериозно смущение на вътрешния транспортен пазар в определена географска зона, дължащо се на каботаж, Комисията може да предприеме защитни мерки след консултация с държавите-членки; тези мерки могат временно да изключат засегнатата зона от обхвата на Регламента (член 2, параграф 5).
3. Оспорваният регламент предвижда освен това, че осъществяването на каботажните транспортни операции е подчинено, освен ако не е предвидено друго в правната уредба на Общността, на разпоредбите в сила в приемащата държава-членка, що се отнася до цените и условията, които ръководят договорите за превоз, тежестта и размерите на превозните средства, изискванията, свързани с превоза на някои категории товари, времето за шофиране и почивка, а също така и данъка върху добавената стойност върху транспортните услуги (член 5). Този регламент, влязъл в сила на 31 юли 1990 г., е приложим до 31 декември 1992 г. (член 9, алинеи 1 и 2). Съветът се е ангажирал въпреки това да приеме преди 1 юли 1992 г. регламент за определяне на окончателния режим на каботаж, който да влезе в сила на 1 януари 1993 г. (член 9, алинея 3).
4. От преписката по делото е видно, че оспорваният акт се основава на предложение за регламент, представено от Комисията на Съвета на 5 декември 1985 г. (ОВ С 349, стр. 26), върху което Европейския парламент е дал своето становище в Резолюция от 12 септември 1986 г. (ОВ С 255, стр. 236).
5. Това предложение, основано на член 75 от Договора за ЕИО, по същество предвижда, че от 1 януари 1987 г. всеки автомобилен превозвач на товар за сметка на друг, който се е установил в държава-членка и има разрешение да извършва международен автомобилен превоз на товари ще му бъде позволено да извършва националния автомобилен превоз на товари за

сметка на други в друга държава-членка; той може да упражнява тези дейности временно във въпросната държава-членка, без да открива седалище или някакво друго представителство там (член 1).

6. Това предложение освен това е предвиждало, че всеки превозвач, така както е определен в предложението би бил допускан, считано от 1 януари 1987 г., да извършва в друга държава-членка без количествени и качествени ограничения, национален превоз, който е следствие от превоз на товари между две държави-членки при положение, че броя на тези превози се ограничава до два, и че се осъществяват по време на връщането или към държавата-членка, където превозвача е установен, или към тази, от където е тръгнал предишния международен превоз (член 5).

7. По време на заседанието на Съвета от 21 декември 1989 г., което е довело до приемането на оспорвания регламент, Комисията е изменила първоначалното си предложение като е внесена текст идентичен на този на регламента. Съветът е приел регламента в съответствие с така измененото предложение с квалифицирано мнозинство, без да се консултира отново с Европейския парламент по отношение на измененото предложение.

8. В подкрепа на своя иск, Парламентът се позовава на нарушаване на правото му на участие в законодателния процес на Общността, което е в следствие от това, че той не е консултиран втори път преди приемане на спорния регламент. Всъщност по мнението на Парламента тази втора консултация би била необходима в рамките на процедурата, предвидена в член 75 от Договора, след като Съветът се е отклонил значително от първоначалното предложение на Комисията.

9. За пълните подробности относно обстоятелствата по спора, развитието на производството, както и правните основания и доводите на страните, се прави позоваване на Доклада от съдебното заседание. Тези данни на преписката по делото по-нататък се упоменават или обсъждат само доколкото е необходимо за мотивирането на Съда.

### **По допустимостта**

10. Съветът е повдигнал възражение за недопустимост съгласно член 91, параграф 1, алинея 1 от Процедурния правилник, с което оспорва правото на Парламента да иска отмяна.

11. В подкрепа на това възражение, Съветът се позова първо на принципите, изхождащи от Решението от 27 септември 1980 г. наречено „Comitologie”, по дело Парламент/Съвет (302/87, Recueil стр. 5615). Междувременно като отбелязва временното решение от 22 май 1990 г., наречено „Règlement post-Tchernobyl”, по дело Парламент/Съвет (С-70/88, Recueil стр. I-2041), в допълнителните становища, подадени с разрешението на Съда и в съдебно заседание, се е позовал на аргументи, изведени от последното решение.

12. Според Съвета Решението от 22 май 1990 г. показва, че правото на Парламента да действа съгласно член 173 от Договора може да се упражнява

само в изключителни случаи, тогава когато равновесието на системата на Договора може да бъде поставена под въпрос или в случай на съществено нарушение на основните правомощия на Парламента. Тези критерии не могат да бъдат изпълнени в случая, тъй като настоящият иск не поставя под въпрос правната основа на оспорвания акт, и освен това, не засяга процедурата за сътрудничество, а процедура за обикновена консултация с Парламента.

13. В това отношение трябва да се припомни, както Съдът е отсъдил в Решението от 22 май 1990 г., посочено по-горе, че Европейският парламент има право да сезира Съда с иск за отмяна, насочен срещу акт на Съвета или на Комисията при условие, че този иск цели единствено запазване на неговите правомощия и се основава само на правни основания, изведени от нарушаването на последните (точка 27), като се има предвид, че сред правомощията, дадени на Парламента, фигурира по-специално в случаите, предвидени от Договорите, участието му в изработването на нормативни актове (точка 28).

14. Въз основа на тези критерии, искът трябва да се приеме за допустим. Всъщност Парламентът се позовава на нарушение на правомощията му като твърди, че след като не е бил консултиран втори път в процедурата, довела до оспорвания регламент не е бил включен, както подобава в изработването на нормативен акт, за чието приемане съгласно член 75 от Договора се изисква предварителна консултация с Парламента. Редовната консултация на Парламента в случаите, предвидени от Договора е едно от средствата, което позволява на Парламента да участва ефективно в законодателния процес на Общността (вж. Решения от 29 октомври 1980 г., наречени „Isoglucose”, по дела Roquette frères/Съвет, 138/79, Recueil стр. 3333, точка 33 и Maizena/Съвет, 139/79, Recueil стр. 3393, точка 34).

15. Възражението за недопустимост, повдигнато от Съвета трябва следователно да бъде отхвърлено.

### **По съществуващото на спора**

16. От съдебната практика на Съда следва, че изискването за консултация с Европейския парламент по време на законодателната процедура в случаите, предвидени от Договора, изисква нова консултация, всеки път когато последно приетия текст, разгледан в неговата цялост, се различава по същество дори от този, който е бил представен на Парламента за консултация, с изключение на случаите, когато измененията отговарят основно на това, което самия Парламент е препоръчал (вж. Решения от 15 юли 1970 г. по дело Chemiefarma/Комисия, 41/69, Recueil стр. 661, и от 4 февруари 1982 г., Buyl/Комисия, 817/79, Recueil стр. 245).

17. Трябва да се отбележи, че първоначалното предложение на Комисията, по което Парламентът е дал своето становище е предвиждало в член 1 от него, допускането на всеки автомобилен превозвач на товар за сметка на друг, установен в държава-членка, и имащ разрешение за извършване на международен автомобилен превоз на товар, за национален автомобилен

превоз на товар в държава-членка, различна от тази, където се е установил. Съгласно член 3 от първоначалното предложение, извършването на национални превози трябва да бъде подчинено на правилата в сила в държавата-членка, където се осъществяват тези превози при положение, че тези правила се прилагат към превозвачите, които не са установени в държава-членка при същите условия, като тези, които тази държава налага на собствените си граждани.

18. От друга страна, правната уредба, приета от Съвета цели единствено допускането, само временно, на превозвачи, установени в една държава-членка, и които имат разрешение за извършване на международни автомобилни превози на товар, за национални автомобилни превози на товар в друга държава-членка (член 1). Каботажът може да се осъществи само в рамките на квота на Общността от 15 000 разрешителни за каботаж за срок от 2 месеца (член 2). Освен това регламентът е приложим само до 31 декември 1992 г., тъй като Съветът трябва да приеме преди 1 юли 1992 г. регламент за определяне на окончателния режим на каботажа (член 9).

19. От сближаването на първоначалното предложение на Комисията и на оспорвания регламент следва, че принципът на свобода на каботажа в държавите-членки по отношение на превозвачи, установени в друга държава-членка е заменен с принципа на временно допускане в рамките на квота на Общността. Тези изменения засягат самата същност на приетия инструмент и следователно трябва да бъдат определени като съществени. Те не отговарят на нито една препоръка на Парламента. Обратното, последният, в свое становище от 12 септември 1986 г., е препоръчал по-широка либерализация чрез прибавянето към член 1 на параграф, целящ да увери държавите-членки, където разрешителното за осъществяването на национални превози е подчинен на количествени ограничения, да увеличават количеството на разрешителните, за да могат да предоставят възможност на превозвачи от други държави-членки да участват чрез получаване на допълни разрешителни във вътрешните превози.

20. Тези изменения, които засягат системата на проекта в неговата цялост са достатъчни, за да се поиска нова консултация с Парламента, без да има нужда да се разглеждат останалите правни основания на ищеца.

21. При тези условия, фактът, че Парламентът не е бил консултиран втори път в рамките на законодателната процедура, предвидена в член 75 от Договора, представлява съществено процесуално нарушение, което трябва да доведе до отмяната на спорния акт.

#### **По ограничението във времето на последствията от отмяната**

22. Трябва да се припомни, че въпросния регламент предвижда в член 9 от него, че установения режим е приложим до 31 декември 1992 г.

23. В интерес на правната сигурност, и за да се избегне прекъсване в режим на каботаж на Общността, трябва да се приложи член 174, алинея 2 от

Договора, съгласно който Съдът може да определи тези от последиците на отменения регламент, които трябва да се считат за окончателни.

24. Следователно трябва да се запазят последиците на отменения регламент докато Съветът, след редовна консултация с Парламента, приеме нова правна уредба в тази област.

**По съдебните разноски**

25. Съгласно член 69, параграф 2 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски. След като Съветът е загубил делото, той следва да бъде осъден да заплати съдебните разноски.

По изложените съображения Съдът реши:

**1. Регламент (ЕИО) № 4059/89 на Съвета от 21 декември 1989 г. за условията, при които чуждестранни превозвачи, установени извън държава-членка, могат да извършват национален автомобилен превоз на товари в тази държава-членка се отменя.**

**2. Последиците на отменения регламент се запазват, докато Съвета, след редовна консултация с Парламента, приеме нова правна уредба в тази област.**

**3. Съветът се осъжда да заплати съдебните разноски.**

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 16 юли 1992 година.

Подписи